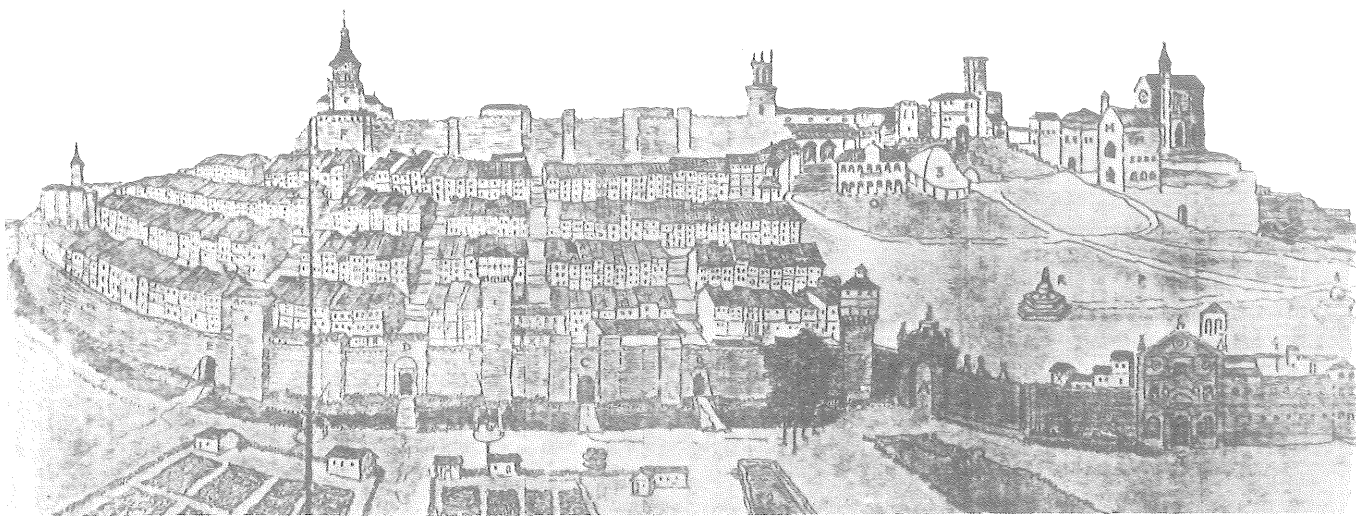


Vitoria-Gasteiz se convierte en la capital de la Comunidad Autónoma de Euskadi en 1.980<sub>1</sub>; el Estatuto de Autonomía tiene fecha de 29-12-1979.

De esta manera culmina una rápida transformación que convierte a la tranquila y cuasi-rural capital alavesa de 1.950 (con poco más de 50.000 habitantes) en una ciudad cercana a las 210.000 almas al comenzar la década de los 90<sub>2</sub>. De pequeña ciudad administrativa y de servicios para un entorno agrícola - la Llanada- extenso y feraz, se convierte en una **potente ciudad industrial** con más de 1.000 Has. de suelo ordenado y urbanizado (en polígonos industriales) y casi 35.000 puestos de trabajo en el sector secundario - incluyendo la construcción - en 1.981. Para estas fechas el sector servicios, con sus más de 25.000 empleos, supone ya una cifra significativa, aunque todavía supeditada, desde un punto de vista numérico, al sector fabril, que actúa como palanca privilegiada del desarrollo durante las décadas de los 50, 60 y 70.



Su conversión en capital administrativa del País Vasco, sede del Parlamento, de las distintas Consejerías y lugar de residencia del *lehendakari*, marca el comienzo de

1. Vista de la ciudad desde Occidente. Tinta de Benito Casas de 1.838, reproduciendo un cuadro antiguo de la Casa de la Ciudad.

1. Los distintos Departamentos del Gobierno Vasco se instalan en Lakua en dicho año.

2. La población de hecho en el Censo de Marzo de 1.991 es de 209.904 habitantes (206.116 habitantes, población de derecho).



2. Vista de la entrada del General Alava en Vitoria el día 21 de junio de 1.313. Grabado en el que se refleja la fachada posterior del frente Oeste de la Plaza Nueva.

enfrenta con una ciudad de complejidad creciente y que debe asumir nuevos requerimientos, además de los estrictamente funcionales, de orden simbólico y representativo: albergar la capitalidad de un país no muy extenso pero desarrollado y dinámico.

una nueva etapa que supondrá modificaciones de su base económica así como de su perfil social y funcional. A esto se añade su reforzado papel como ciudad universitaria (con 4.524 estudiantes en el año 1.990) y el afianzamiento de su carácter histórico de encrucijada de caminos y comunicaciones (el nuevo Aeropuerto de Foronda entró en servicio en 1.980, la nueva estación de mercancías de Renfe está construyéndose, la primera fase de la aduana interior está en servicio desde finales de 1.991, etc.)

En este contexto la revisión del antiguo Plan General de 1.963, iniciada en 1.982 y culminada en 1.985, cobra un carácter específico. Este documento se convierte en el primer instrumento de ordenación urbanística integral del extenso término municipal que se

## 2

La concentración del crecimiento demográfico e industrial en las grandes ciudades y en sus millonarias áreas metropolitanas ha sido un proceso continuado desde finales del XIX en prácticamente todos los países desarrollados o en vías desarrollo. Este fenómeno -que parecía imparable- ha entrado en crisis en las últimas décadas, sobre todo en los años 80, en muchos países de nuestro entorno cultural y socioeconómico: en Italia, Francia, Estados Unidos, etc. En el caso italiano el profesor Campos Venuti adelanta el punto de inflexión a los años 70; en esta década se empieza a observar como una significativa cuota de industrias de tamaño medio o pequeño se localizan en ciudades asimismo de tamaño medio o pequeño, sobre todo en las regiones del centro y noroeste del país (Veneto, Friuli, Emilia-Romaña,

Toscana, Umbria, Lazio). Se va conformando lo que se ha dado en llamar la “tercera Italia”, por contraste con el tradicional triángulo del desarrollo que forman Milán-Turín y Génova pero también con el subdesarrollado *mezzogiorno*<sup>3</sup>. Diagnóstico compartido para el mundo anglosajón por Peter Hall y, en términos generales, por Manuel Castells<sup>4</sup>, entre otros muchos estudiosos. Las razones de esta evolución están bien perfiladas en este momento:

- las ventajas para la localización de la industria en las grandes ciudades estribaba en una serie de factores: abundancia de mano de obra, extensos mercados de consumo y, sobre todo, economías externas derivadas del importante capital social acumulado durante décadas y siglos en forma de infraestructuras de todo tipo (puertos, aeropuertos, puntos focales de las redes radiales de comunicación rodada y ferroviaria, etc.)

A esto se añadía la cercanía a todo tipo de servicios (financieros, técnicos, etc.), a los centros de investigación e, incluso, a los lugares clave en la producción de decisiones públicas y privadas relevantes.

- pero el propio proceso de concentración y desarrollo de esos grandes núcleos urbano/industriales ha generado otra larga serie de problemas e inconvenientes que, a la larga, han acabado por minar las ventajas apuntadas y, en consecuencia, a sentar las bases para un éxodo hacia otros emplazamientos. A estas desventajas se las denomina genéricamente costes y deseconomías de aglomeración; en este capítulo entran fenómenos como la progresiva congestión de las grandes metrópolis (tráfico rodado, acceso y uso de todo tipo de servicios y dotaciones, etc), la acelerada pérdida de calidad ambiental (contaminación, ruido, destrucción del medio natural, etc.), el imparable crecimiento de los precios del suelo (industrial, residencial) y de la vivienda, la mayor conflictividad laboral y la tendencia a exigencias salariales más elevadas e, incluso, una apreciable fuga de algunos segmentos de las élites técnicas y profesionales hacia entornos más amables. Todo esto sin hablar de la tópica “inseguridad ciudadana” que parece exarcerbarse en las grandes concentraciones demográficas.

3. G. Campos Venuti “Metrópolis policéntricas y desafío tecnológico” en “Metrópolis, Territorio y Crisis”, Madrid, 1.985, pgs. 23 a 26.

4. Véanse sus respectivas aportaciones en “Metrópolis, Territorio y Crisis”, Madrid, 1.985, pgs. 63-77 y 37 a 62, respectivamente.

- además, la revolución en los medios de comunicación, información y programación que permiten las nuevas tecnologías electrónicas hace posible una descentralización, no sólo de los procesos productivos masivos, sino incluso de servicios administrativos de todo tipo más o menos rutinarios. La exigencia de los contactos personales (*face to face*) se limita a sectores extremadamente reducidos de las pirámides organizativas de las grandes corporaciones financieras e industriales.

- este conjunto de factores están permitiendo desequilibrar la balanza de las decisiones locacionales a favor de paisajes urbanos o periurbanos, desarrollados y bien comunicados, de tamaño medio, incluso medio-pequeño como ha subrayado Campos Venuti. Evidentemente, esta evolución no supone que cualquier enclave urbano de 50.000 o de 150.000 habitantes pueda erigirse en asiento de los nuevos desarrollos urbano-industriales de la llamada tercera revolución industrial. Los lugares privilegiados deben contar con una serie de características:

. insertarse en espacios regionales o subregionales desarrollados y complejos.

. contar con avanzadas **infraestructuras** de comunicación, transporte, telecomunicaciones y energía.

. situarse dentro o cerca de entornos naturales de calidad: clima, vegetación y paisaje, accesibilidad a los espacios de ocio, descanso y actividades deportivas, etc.

. situarse en cercanía relativa de otras ciudades, no tanto en términos de distancia o “contigüidad física”, como de lo que C. Venuti denomina “contigüidad temporal, nacida precisamente de una avanzada red de infraestructuras”<sup>5</sup>.

Pues bien, esta serie de consideraciones prefiguran la **privilegiada situación de la capital alavesa como posible y probable “locus” de un desarrollo selectivo y continuado.**

A continuación efectuaremos una rápida ojeada a las ventajas que ofrece la ciudad en este momento, en el marco del País Vasco, el Estado español y la Comunidad Europea.

---

5. C. Venuti, op.cit., 1.985, pg. 35.

## 3

El municipio de Vitoria, situado en el centro de la Llanada alavesa y de gran extensión, constituye el verdadero **corazón de la provincia de Alava**, no sólo por su situación central, sino por su peso demográfico y por ser el asentamiento de la mayor parte de las actividades industriales y de los sectores terciario y de servicios, y ello debido al desarrollo acusadamente centrípeto en favor de la capital respecto al conjunto provincial.

La provincia de Alava, su Llanada y el municipio de Vitoria en particular han desarrollado tradicionalmente en el conjunto regional unas funciones específicas entre las que podemos subrayar:

**a) Zona de transición entre el resto del País Vasco y el conjunto del Estado.**

Es reconocido su carácter de encrucijada o punto de encuentro de las principales vías de comunicación entre el País Vasco y el resto de España. Por ella discurre la carretera nacional N-I, Madrid-Irún, principal conexión con la meseta central y con Europa.

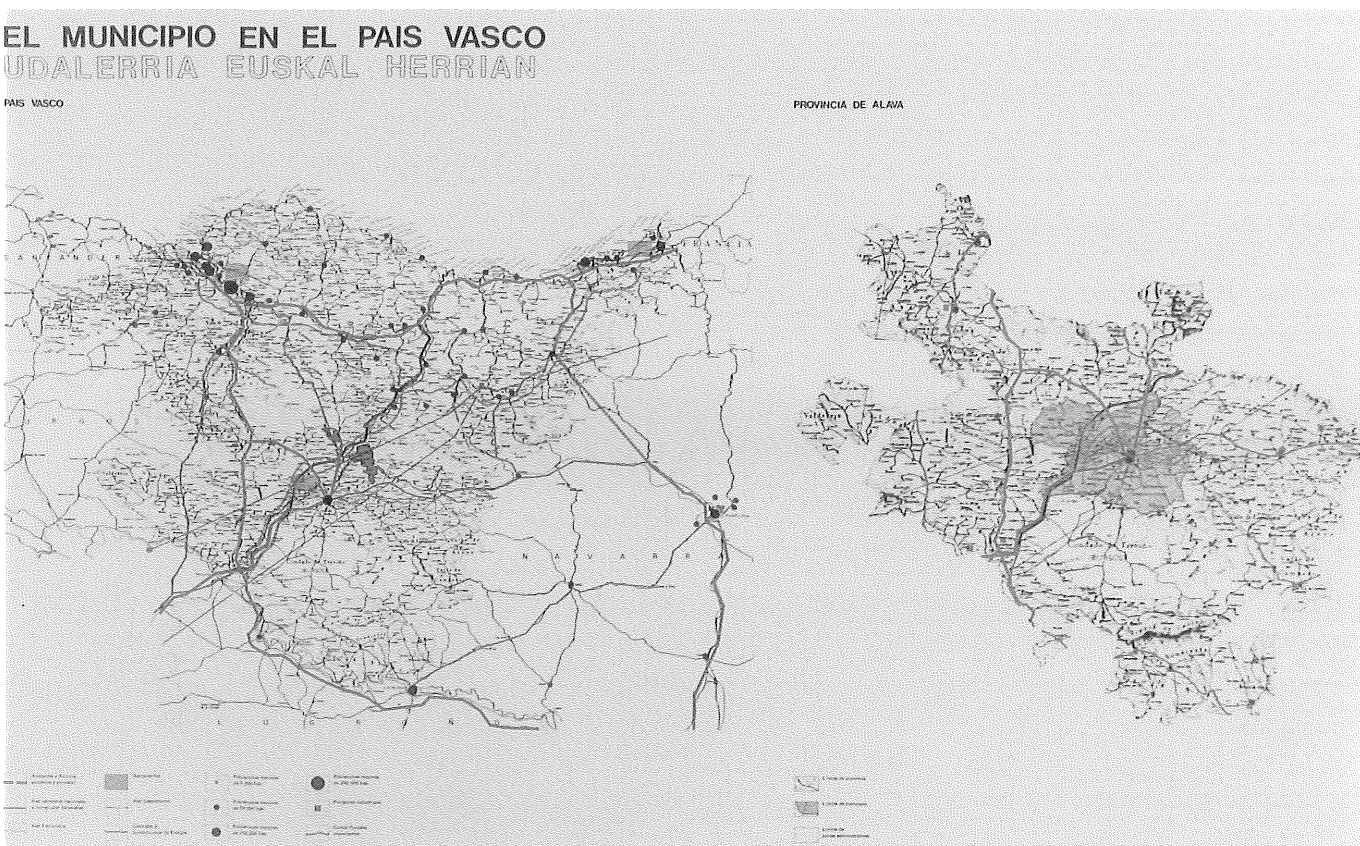
Igualmente y de forma paralela, a lo largo del eje longitudinal Suroeste-Este, la cruza la línea ferroviaria Madrid-Hendaya.

Por otra parte, de los núcleos próximos de Miranda de Ebro y Armiñón (perfectamente comunicados con Vitoria), parten las líneas de ferrocarril que enlazan el País Vasco con Aragón, Cataluña y Madrid, y la autopista del Ebro que llega hasta Cataluña y (tras su encuentro con la autopista del Mediterráneo) enlaza con Levante y Andalucía oriental.

El aeropuerto de Foronda ha venido a completar la infraestructura de comunicaciones de la provincia, ofreciendo excelentes posibilidades para el servicio aéreo nacional e internacional.

Además hay que tener en cuenta las buenas comunicaciones con Alsasua (importante centro ferroviario), Pamplona y Burgos (mediante autopista).

UNIVERSITAT DE VALÈNCIA  
BIBLIOTECA  
17/11/2011  
17/11/2011



**3. El Municipio de Vitoria-Gasteiz en el País Vasco. Encuadre geográfico y sistema de comunicaciones.**

Por todo ello, parece incuestionable reconocer a Vitoria un **papel privilegiado como centro estratégico de comunicaciones y transportes.**

El Plan General de 1.985 apoya decididamente este carácter aceptando básicamente las infraestructuras de transporte planteadas.

**b) Alternativa del desarrollo futuro de los Valles del Deva y el Nervión.**

La congestión del desarrollo urbano de las industriosas y densificadas cuencas del Deva (con una muy estrecha relación con Vitoria desde antiguo) y del Nervión y la práctica imposibilidad de disponer de suelo vacante en ambas comarcas hace de la Llanada alavesa su alternativa natural.

Tanto topográficamente como desde el punto de vista de la disponibilidad de infraestructuras de todo tipo, las posibilidades de absorber una parte significativa del desarrollo inducido por las provincias limítrofes parece una perspectiva razonable.

Vitoria dispone de suelo, de servicios urbanísticos primarios, y hasta de suelo urbanizado de propiedad pública en una cuantía que bien podemos considerar la configuran como un caso único en el país.

Vitoria y Alava, además de tener posibilidades de asumir un desarrollo importante por sus cualidades físicas, poseen asimismo capacidad política y experiencia administrativa para su gestión eficaz.

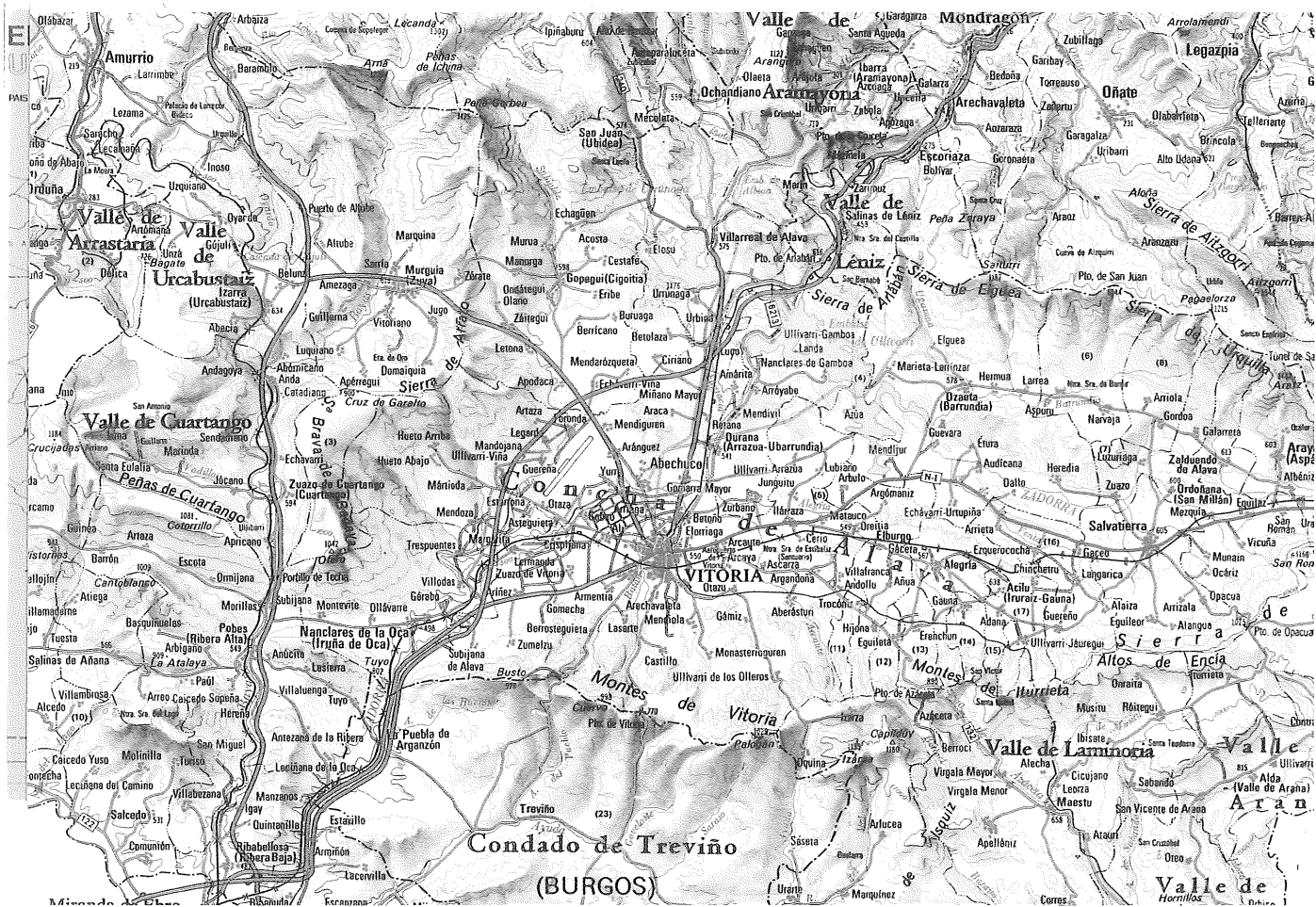
El Plan de 1.985 propone **favorecer esta alternativa de absorber el desarrollo inducido externamente**, principalmente a través de la potenciación de los sectores terciario y cuaternario, dada la capacidad actualmente existente de suelo urbanizado para el establecimiento de actividades industriales y de residencia.

c) El **valor agrícola de la Llanada** es muy importante, aunque no siempre se haya considerado así. El crecimiento desmesurado de la actividad industrial en los años 50 a 70 relegó a un segundo plano el sector primario. Sin embargo, es necesario reconocer que el municipio de Vitoria posee una riqueza agrícola importante, con una extensión cultivada aproximada del 40,86% de su superficie (principalmente de cereal, patata y remolacha) y un grado de fertilidad que podemos considerar de medio-alto, aunque con disparidades importantes entre diferentes zonas.

Algo similar ocurre con las zonas forestales, que representan un importante porcentaje del término municipal. El Plan de 1.985 se plantea la conservación y recuperación del medio natural en toda su extensión (fauna, riberas de ríos, etc).

Puede concluirse así la sintonía con el Plan General sobre la necesidad de potenciar el papel de Vitoria-Gasteiz en la Comunidad Autónoma como importante centro de comunicaciones, de actividades de transporte y comercio, al mismo tiempo que se refuerza su papel como centro administrativo, político y docente (capital de la Comunidad Autónoma), favoreciendo a la vez el sector primario y la protección de un riquísimo medio forestal y natural.





4. El sistema de poblamientos de la Llanada alavesa (1.978)

4

### La incidencia de las grandes infraestructuras de comunicación.

Las infraestructuras más importantes (desde el punto de vista de su incidencia en el término municipal) son las principales vías de comunicación rodada (CN-I, autovía a Bilbao por Altube), el trazado ferroviario Madrid-Irún y el aeropuerto de Foronda.



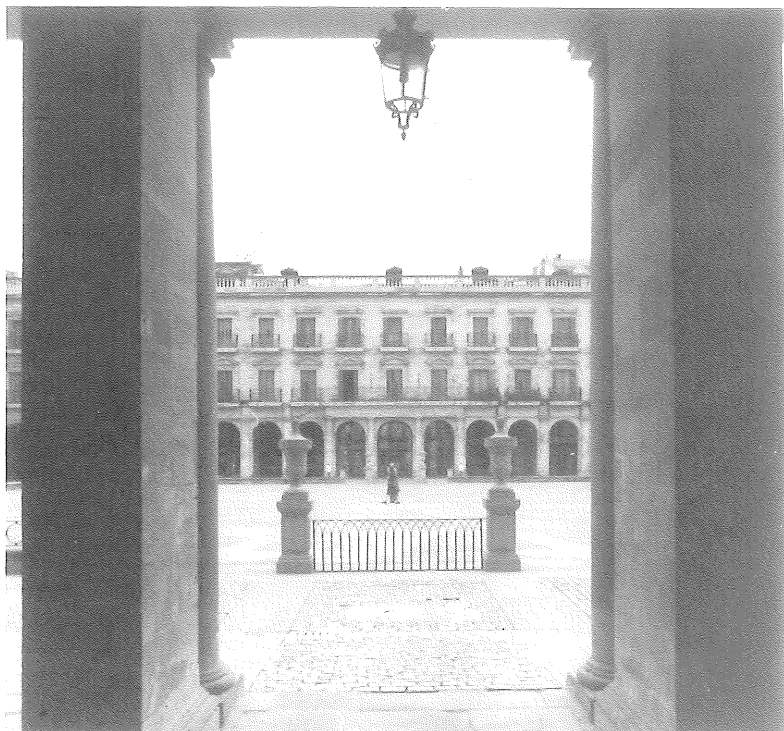
Las principales propuestas de nuevas infraestructuras son:

**a) Línea de ferrocarril Bilbao-Vitoria.**

La conveniencia de su realización es evidente como forma de completar la red ferroviaria de la Comunidad Autónoma, con unos efectos potenciadores del desarrollo urbano vitoriano -y en particular de sus sectores terciario y secundario- fundamentales.

**b) Nueva estación de mercancías de Renfe, Aduana Interior y Centro de almacenamiento y distribución en el Polígono de Jundiz.**

**c) Proyecto de nueva circunvalación Norte de la ciudad.**



Muy importante para suprimir el tráfico interurbano de carácter pesado, rápido, molesto y peligroso, que separa el núcleo de la ciudad actual con los polígonos industriales del Norte y con la futura expansión urbana de Lakua.

**5. La Plaza Nueva, obra del arquitecto Olagübel (1.793).**

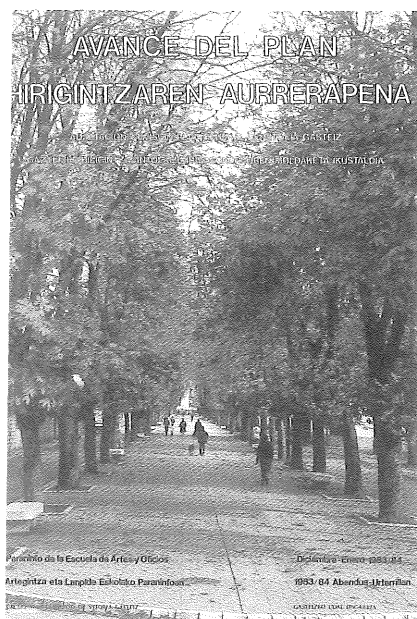
El trazado previsto, según proyecto realizado y aprobado por la Diputación Foral para esta nueva circunvalación, parece en general correcto y se integra dentro del Plan General de 1.985.

Es una obra fundamental y necesaria si se quieren integrar en la ciudad los barrios residenciales edificados fuera del cinturón definido por la actual circunvalación, como son Sansomendi, Aranzabela y parte de Santa Lucía, además de todo el sector central de Lakua. La nueva Autopista de Circunvalación determinará la modificación de la actual Ronda, que perderá su carácter de carretera en régimen de “travesía urbana”, transformándose en una auténtica Avenida.

#### d) Autopista Armiñón-Malzaga.

Entendemos que una mejora sustancial de la comunicación con el valle del Deva y su enlace con la autopista de Bilbao-San Sebastián es necesaria; a la larga parece ser la mejor alternativa al tráfico que recoge actualmente la N-I.

## 5



6. El Paseo de la Senda en otoño.  
Cartel de la exposición al público del  
avance del Plan General (1.983/84).

Una relevante ventaja de la ciudad de Vitoria es la **calidad de sus medio ambiente urbano**: estructura racional, buenos niveles de calidad en la edificación residencial y mejores en la urbanización y cuidado de los espacios públicos; abundancia de parques y zonas verdes; buena organización del tráfico rodado y ausencia de problemas de congestión serios; amplitud y comodidad de las zonas peatonales y su relación con las áreas comerciales centrales; fácil accesibilidad al entorno geográfico natural; importante red de carriles-bici y buen servicio de transportes públicos de superficie, etc. En conjunto es lícito afirmar (y así se ha reconocido públicamente en fechas recientes,) que Vitoria- Gasteiz es una de las dos o tres ciudades que proporcionan una mejor calidad de vida a nivel del conjunto del Estado español, a la vez que por su tamaño y espectros funcional, laboral y cultural, permite el acceso a prácticamente la totalidad de los servicios urbanos indispensables y deseables.

Además, la localización en el espacio regional de Vitoria permite un doble juego sumamente ventajoso para los residentes. Por una parte la ciudad se sitúa dentro de un entorno natural privilegiado y bien conservado, sometido a muy limitadas presiones funcionales y demográficas y, en consecuencia, muy disponible como espacio de ocio, recreo o deporte; y por otra parte, dada la excelente red de comunicaciones de todo tipo, la “contigüidad temporal” de Vitoria en relación con ciudades como Bilbao, Donosti o Burgos es muy estrecha.

Como lo es respecto a la costa cantábrica o a la frontera francesa. Así se hace posible disponer de todas las **ventajas de un amplio y disponible espacio natural de gran calidad** (lo cual es un lujo cada vez más escaso en la mayor parte de las regiones urbanas europeas), a la vez que de **todas las oportunidades, servicios y ofertas** que

6. Encuesta efectuada por “El País” en la primavera de 1.991.

supone la integración en un **espacio económico/regional** (muy accesible en términos temporales) **con un peso demográfico conjunto en torno al millón y medio de personas.**

## 6

El “**proyecto de una capital para el País Vasco**” supone la **transformación consciente y gradual** de la primitiva capital provincial “interior”, de la más tarde boyante ciudad industrial, de la actual e incipiente capital administrativa y cultural.



Dentro de los límites de las aportaciones recogidas en esta publicación, nos centraremos en los aspectos físicos, proyectuales y urbanísticos, entendiendo el “urbanismo”, en su acepción más amplia y noble, como conjunto de instrumentos técnicos, propuestas de diseño e iniciativas político-administrativas, que permiten dirigir y controlar los parámetros fundamentales en la transformación y conformación de la ciudad.

7. Vista del conjunto de la ciudad al Sureste.

Partiremos del **Plan General de 1.985** - que se comienza a elaborar en 1.982- como herramienta específicamente diseñada para guiar el proceso; este documento se planteó tres objetivos básicos:

- rentabilizar y conformar definitivamente la ciudad existente.
- sentar las bases para una transformación estructural del modelo de crecimiento, pasando del radioconcéntrico a una estructura más acusadamente lineal (E-W) que siga la directriz básica del propio territorio y de sus principales infraestructuras básicas.
- plantear las estrategias y proteger las oportunidades que permitirán conformar el futuro modelo de ciudad.



Así, en una **primera etapa** (extendida, al menos, al período 1.985-93) se tratará de **consolidar una ciudad con una capacidad total máxima en torno al cuarto de millón, compacta, conexas y bien equipada**. La estrategia principal será aprovechar y racionalizar (o corregir en su caso) las potencialidades implícitas en la realidad que se comienza a estudiar en 1.982 y pasa por una serie de **líneas básicas**:

- proteger la ciudad histórica y el patrimonio edificado.

- consolidar y culminar la edificación y urbanización de los polígonos residenciales e industriales que, procedentes del Plan General de 1.963 y del Actur de 1.972, se hallan en marcha.

- replantear un sistema universitario más amplio y complejo y mejor integrado en la ciudad, complementando el “campus” embrionario surgido en la periferia SW con la reutilización de importantes contenedores físicos en desuso, en particular los existentes en torno al Paseo del Marqués de Urquijo, cuya situación urbana es inmejorable.

- optar por la conservación del trazado ferroviario actual y de la estación de viajeros en el corazón de la ciudad, desplazando la estación de mercancías a las cercanías del polígono industrial de Jundiz y planteando una importante serie de transformaciones puntuales que mejoren la permeabilidad del trazado y su integración en la ciudad.

- reconvertir en Gran Avenida urbana la actual Ronda de circunvalación procedente del Plan de 1.963, rebasada por el Actur Lakua y los amplísimos polígonos industriales del NE y NW y sustituida en su función inicial por la inminente autopista Norte de circunvalación.

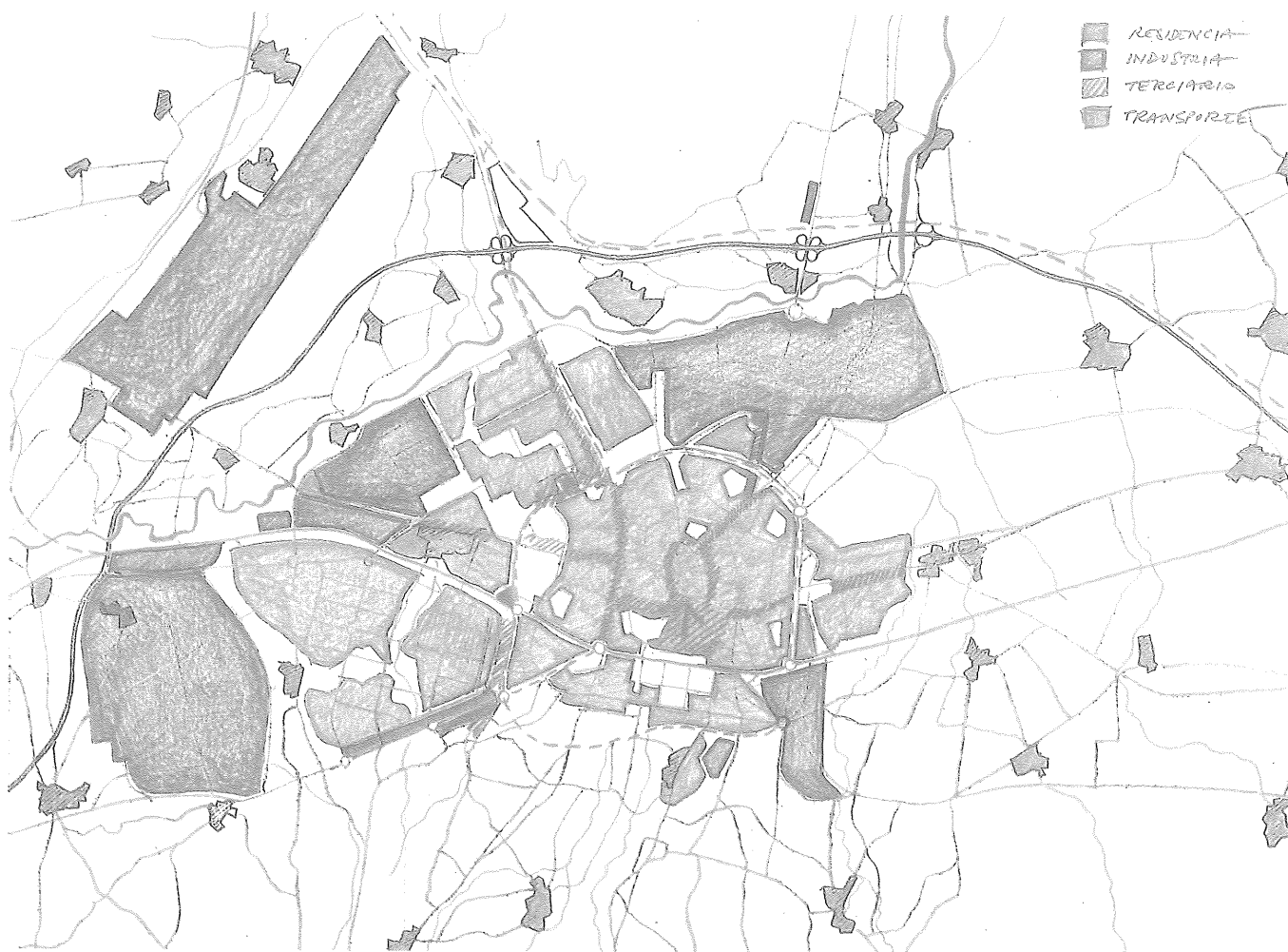
- reordenar el Actur Lakua como nuevo distrito residencial del Norte de la ciudad, modificando su presunto y utópico carácter de *new town*, disminuyendo su densidad e introduciendo nuevas tipologías edificatorias; buscando, en suma, su mejor integración con la ciudad existente, aunque sin olvidar sus funciones específicas como sede de grandes equipamientos urbanos y administrativos (el principal, los servicios y consejerías del Gobierno Vasco).



**8 y 9.** Un entorno natural privilegiado. Márgenes del río Zadorra al Norte de la ciudad y hayedos de los montes de Vitoria al Sur.

---

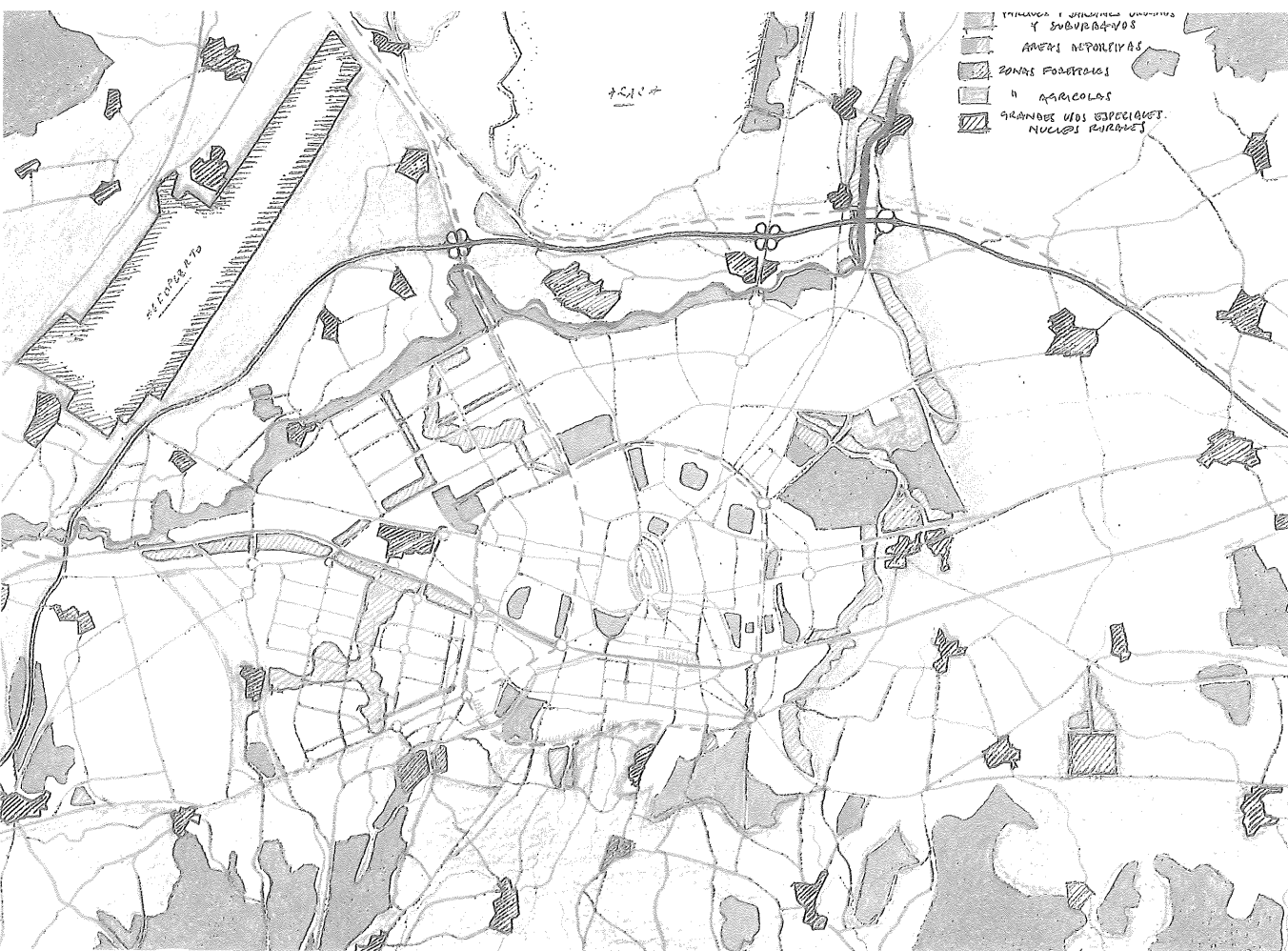
7. En servicio cuando se redactan estas líneas -Octubre 1.991- en sus tres cuartas partes, entre Ariñez (conexión Oeste con la N-1) y la C-6211 a Villareal y Durango.



- proteger el espacio rural municipal y el privilegiado entorno natural de la Llanada, preservándolo de la urbanización extensiva e indiscriminada. Y, dentro de esta línea, valorar y preservar específicamente el contacto del distrito Sur (emplazamientos de los principales equipamientos deportivos, educacionales y universitarios) con su entorno rural y forestal, en inmediata proximidad con los Montes de Vitoria.

**10.** Sistema previsible de usos del suelo en la ciudad de la primera década del siglo XXI.

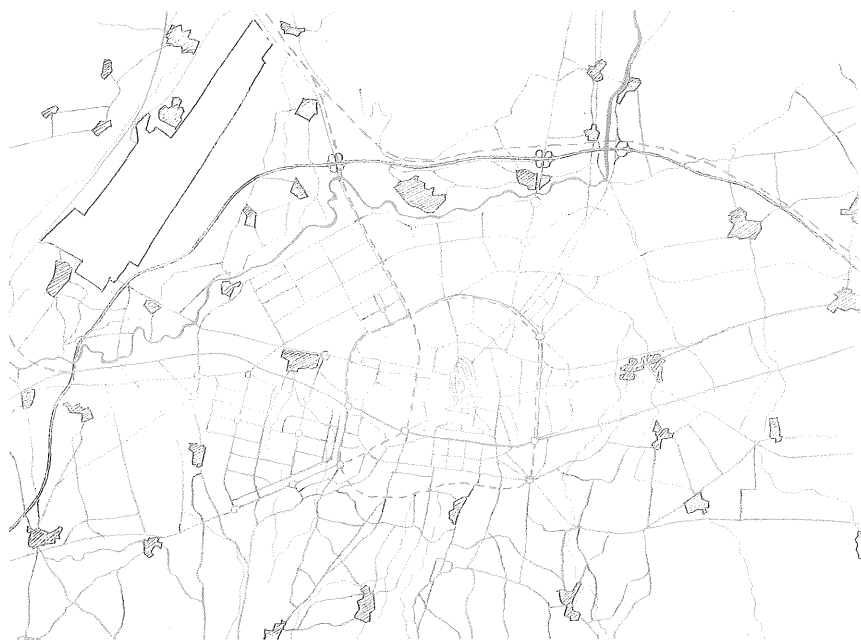
- en íntima relación con el último objetivo, se plantea la interrupción del cierre Sur de la ronda de circunvalación proyectada en 1.963, sustituyéndolo por una vía-parque de trazado, capacidad y características muy diferentes.



11. Sistema previsible de parques, zonas verdes y deportivas, áreas forestales y agrícolas en la ciudad de la primera década del siglo XXI.

Las etapas siguientes en el proceso de construcción de la capital (a partir de 1.994) implicarán nuevos esfuerzos de planeamiento que sólo indirecta y estratégicamente quedan apuntados en el Plan de 1.985. Han sido objeto de algunas iniciales formalizaciones gráficas - a nivel de imágenes indicativas - a partir de las oportunidades surgidas en 1.990/91, sobre todo con la convocatoria por el Ayuntamiento del Concurso de Reurbanización de la Ronda de Circunvalación.

a) En el Plan General de 1.985 (documento refundido y publicado definitivamente en 1.990) se apunta una transformación del modelo básico de desarrollo urbano. Si históricamente éste ha sido de tipo radioconcéntrico (sucesivas capas o coronas urbanas en torno a la almendra generatriz), se trataría de reconducirlo hacia un modelo lineal reticulado; la directriz básica no puede ser otra que la determinada por la geografía y subrayada por las grandes infraestructuras: la Este-Oeste siguiendo el desarrollo longitudinal de la Llanada y del río Zadorra, de la N-I y el trazado ferroviario.

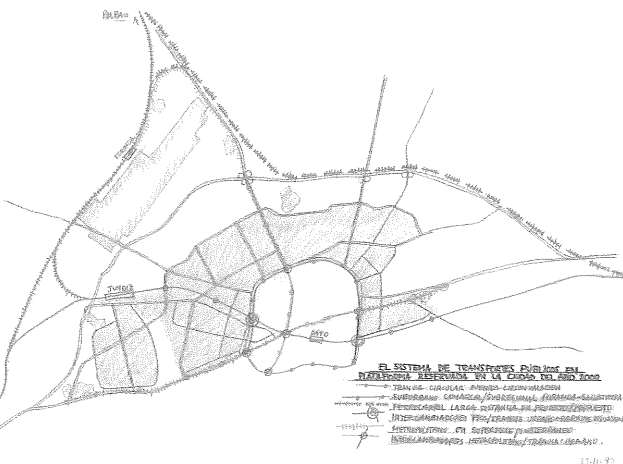


b) En el Concurso para la reurbanización de la antigua Ronda de Circunvalación convocado por el Ayuntamiento de la Ciudad en 1.990 se solicitaba, además de la propia transformación de la primitiva autovía de tránsito, imágenes e ideas sobre el desarrollo urbanístico en los márgenes exteriores de la Ronda. Es decir, su transformación en **Avenida urbana** se debe entender en el contexto de una ciudad que se dispone a rebasar una vía concebida como límite y frontera. El sentido de la “domesticación” de la antigua carretera de borde está íntimamente relacionado con la prolongación potencial de la ciudad más allá de

12. Trama previsible de comunicaciones urbanas y comarcales en la ciudad de la primera década del siglo XXI.



aquella; puesto que la ciudad la ha rebasado de hecho por el Norte a partir de los años 70 (Actur Lakua, polígono industrial de Ali-Gobeo<sub>8</sub>) y dada la intención de preservar el Sur de un desarrollo urbano intensivo, aparecen como direcciones de posible desarrollo el Oeste hasta Jundiz y el Este siguiendo la directriz de la antigua carretera a San Sebastián.



13. El sistema de transportes públicos en plataforma reservada en la ciudad del año 2.000.

c) Las imágenes elaboradas en 1.991 sobre las posibles formalizaciones del crecimiento urbano en las direcciones Este y Oeste completan los apuntes esbozados para el Concurso de 1.990. En ambos casos no se trata todavía de propuestas con algún tipo de efectividad concreta (jurídico-formal, se podría decir); recuérdese que el propio Plan de 1.985 califica dichos terrenos como “suelo no urbanizable” especialmente protegido por “razones estratégicas”. Siendo precisamente la “razón estratégica” primordial el preservar de desarrollos urbanos extensivos o puntuales dichos ámbitos, de forma que no se vea comprometida su hipotética vocación de futuro como asentamiento de la nueva ciudad de las primeras décadas del s. XXI.

La Memoria del Concurso de Reurbanización de la Ronda efectuó una primera cuantificación aproximada de la capacidad máxima de la ciudad futura: entorno a las 400-450.000 personas, lo que supone duplicar su tamaño actual y convertirse en un auténtico polo urbano de proyección no sólo regional sino también nacional y europea.

## 8

Este libro se estructura en varios capítulos que intentan ofrecer un panorama de los momentos más significativos y de mayor interés en el crecimiento y proyectación de la ciudad de Vitoria-Gasteiz. No se trata de **compilar una historia sistemática ni una enciclopedia completa**; más bien una selección intencionada y, además, con un marcado **sesgo** que debe ser explicitado en estas páginas introductorias: se privilegia la información y los momentos planificadores y proyectuales en los cuales

8. Los primeros grandes polígonos industriales situados al Norte/Noreste de la ciudad (Gamarra, Beroño, etc) provienen de la década de los 50.

han intervenido el editor de este trabajo y sus colaboradores más próximos, dentro del campo profesional y también en contacto con la propia Administración municipal; esto explica las colaboraciones de profesionales como Antonio Vélez Catraín, Luis López de Armentia, Fernando Velao Reyes y Bruce Fairbanks, y de arquitectos municipales como Eduardo Tabuenca, González-Urría o Paulino Medina.

Efectuada esta imprescindible constatación, el contenido del libro se ordena de la siguiente forma:

- en una primera parte (Capítulos 1 y 2) se revisan los **momentos históricos más relevantes**, desde la fundación de la ciudad en 1.181 hasta las vísperas (1.981) del comienzo de la redacción del Plan General vigente.

Se hace una especial referencia al Plan General de 1.963 y a la propia gestión municipal que lo desarrolla (así como a la inmediatamente anterior, en los 50), por su carácter paradigmático y su relevancia para entender la ciudad actual.

- el segundo bloque (capítulo 3) se centra en las **políticas de protección del patrimonio edificado** a través de los instrumentos de planeamiento contemporáneo (desde 1.969 hasta el Plan Especial para el casco histórico y las propuestas que incorpora el Plan General de 1.985).

Una primera evaluación de los resultados en el primer sexenio (1.985-91) de aplicación de los instrumentos vigentes, efectuada por los propios responsables municipales de estas áreas (casco medieval, ensanche del XIX, grandes contenedores), completa esta sección.

- un tercer bloque (Capítulos 4, 5 y 6) canaliza el **diseño urbano y el planeamiento en la década de los 80**, dedicando amplios espacios monográficos a los temas de mayor interés:

- . la **formación y transformaciones del Actur Lakua** desde 1.972 hasta 1.991, incluyendo, a modo de ejemplo significativo, el **proyecto de edificación residencial del Sector número 1** (antiguo polígono L-03).

. la **propuesta de reurbanización para la Ronda de Circunvalación** presentada en 1.990 por el equipo Velez Catrain/López de Lucio/B. S. Fairbanks, así como una breve referencia a las propuestas seleccionadas por el jurado.

. las **iniciativas y proyectos urbanos de carácter municipal** desarrollados en el último sexenio (1.985-91).

. algunos ejemplos de planeamiento de desarrollo de **iniciativa privada** en idéntico período.

- finalmente, la cuarta parte (Capítulo 7) recoge algunos temas e imágenes que van prefigurando lo que podrá llegar a ser el **paisaje urbano de la capital de la primera década del siglo XXI**.

## 8

### Nota final

Con posterioridad a la finalización de este texto (comienzos de 1.992) se han producido tres acontecimientos relevantes para la historia de la evolución urbanística de la ciudad.

Por un lado, el Ayuntamiento ha encargado a un equipo encabezado por Fernando Bajo y Antonio Vélez, con la colaboración de R. López de Lucio y de Eduardo Tabuenca de la Peña, este último en su calidad de arquitecto municipal, la redacción de un Programa de Actuación Urbanística (P.A.U.) para el Sector 8A del antiguo Actur Lakua, así como su desarrollo por tres Planes Parciales. El trabajo se ha entregado en verano de 1.993 y completa la tarea del Ayuntamiento como guía del desarrollo del nuevo espacio urbano, de acuerdo con las directrices del Plan de 1.985.

Asimismo, se ha producido un encargo a Ricardo Bofill (1.992-93) de modificación parcial del Plan Parcial para el Sector 2 de Lakua, descrito éste en su capítulo correspondiente.

Finalmente, el Ayuntamiento ha estimado conveniente iniciar los trabajos de revisión del Plan General de 1.985, trabajos que se estima estarán finalizados hacia 1.995.

Se abre así una nueva etapa de la configuración de la capital vasca de cara al s. XXI de la que se habla en el capítulo 4.